

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Wijziging van de Schepenwet i.v.m. onderwerpen van uiteenlopende aard

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl.

1. Wat is de aanleiding?

De laatste inhoudelijke wijziging van de Schepenwet, een rijkswet, dateert uit 1998. Sindsdien hebben onder andere enorme ontwikkelingen op het gebied van digitalisering en communicatietechniek plaatsgevonden, is de staatkundige structuur van het Koninkrijk gewijzigd door de opheffing van de Nederlandse Antillen, en zijn onder meer het Schepenbesluit 2004 en de onderliggende ministeriële regelingen tot stand gekomen. Het is wenselijk om de Schepenwet hiermee in lijn te brengen.

2. Wie zijn betrokken?

De wijziging van de Schepenwet raakt primair de kapiteins en eigenaren van zeeschepen die onder de vlag van het Koninkrijk opereren. Bij het voorbereiden van dit wijzigingsvoorstel is daarom vroegtijdig overleg gevoerd met de verschillende delen van het Koninkrijk en diverse sectorpartijen, waaronder de brancheverenigingen Nautilus International (zeevarenden), KVNR (reders), Vereniging van Waterbouwers, en Redersvereniging voor de Zeevisserij. In samenspraak met deze partijen zijn de aandachtspunten voor de wijzigingen geïdentificeerd en besproken. Voorafgaand aan de internetconsultatie is het concept van het wijzigingsvoorstel aan deze partijen voorgelegd, zodat aandachtspunten vroegtijdig konden worden geadresseerd.

3. Wat is het probleem?

Doordat sinds de laatste inhoudelijke wijziging van de Schepenwet veel technologische, staatkundige en maatschappelijke ontwikkelingen hebben plaatsgevonden, is gebleken dat een aantal voorschriften in de Schepenwet niet meer aansluiten op de bestaande praktijk. Ook worden moderne mogelijkheden, zoals het op elk moment overal ter wereld (elektronisch) kunnen uitwisselen van informatie, onvoldoende benut. Dit leidt tot onnodig inefficiënte en/of trage processen en onnodig hoge administratieve lasten voor zowel de sector als de overheid. Bovendien zijn delen van de Schepenwet overbodig geworden, bijvoorbeeld door het opheffen van de Algemene Commissie tot Voorkoming van

Arbeidsongevallen Zeevarenden en de inwerkingtreding van de Wet havenstaatcontrole. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om te inventariseren welke aanvullende wijzigingen en toevoegingen aan de Schepenwet door de overheid en de sector wenselijk worden geacht.

4. Wat is het doel?

Het doel van de wijziging van de Schepenwet is het verhelpen van de geconstateerde tekortkomingen en beperkingen en het verwijderen van overbodige wetgeving. Bovendien wordt een aantal bepalingen toegevoegd of aangepast. De belangrijkste hiervan zijn:

- Het versterken van de positie van kapiteins door de eigenaar van een schip te verplichten om voldoende middelen en ondersteuning vanaf de wal te bieden om de kapitein in staat te stellen te voldoen aan zijn verplichtingen in het kader van de Schepenwet.
- Het creëren van een grondslag voor de Scheepvaartinspectie om zelfstandig onderzoek te kunnen doen naar ongevallen met zeeschepen die onder de vlag van het Koninkrijk varen in geval de Onderzoeksraad voor Veiligheid deze ongevallen niet onderzoekt.
- Vereenvoudigen van de procedure voor het aanwijzen van erkende organisaties die bijvoorbeeld bevoegd zijn tot het onderzoeken van zeeschepen en hun uitrusting ten behoeve van de vereiste certificaten.
- Voorzien in grondslagen om verplichtingen die voortvloeien uit internationale of (voor Europees Nederland) Europese regelgeving volledig en tijdig om te zetten.
- Het vervangen van boetebedragen door boetecategorieën, zoals gebruikelijk is in verschillende regelgeving.
- Het creëren van een grondslag die het voor de Scheepvaartinspectie mogelijk maakt om bestuurlijke boetes op te leggen aan de eigenaar van een schip.
- Strafbaarstelling van Engelstalige internationale regelgeving.
- Het laten vervallen van artikelen die betrekking hebben op de Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden, die sinds 2017 is opgeheven.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De Schepenwet en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelgeving vormen het kader ten aanzien van de veiligheid van zeeschepen. In lijn met het Statuut betreft het rijksregelgeving, die van toepassing is op alle delen van het Koninkrijk. In de Schepenwet hebben diverse verdragen nationaal hun uitwerking gevonden. Het gaat hierbij met name om in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) tot stand gekomen verdragen; het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen¹, het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee² (SOLAS) en het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding,

¹ Trb. 1966, 275.

² Trb. 1977, 77.

diplomering en wachtdienst³ (STCW). Daarnaast betreft het enkele in het kader van de Internationale Arbeidsorganisatie tot stand gekomen verdragen (met name het Maritiem Arbeidsverdrag⁴) en de implementatie van EU-regelgeving voor Europees Nederland. Goede, efficiënte en doelmatige wetgeving inzake de veiligheid van zeeschepen, met aandacht voor administratieve lasten zijn een belangrijke voorwaarde om het voor schepen aantrekkelijk te houden om de Koninkrijksvlag te voeren. Overheidsinterventie is bovendien geboden om tekortkomingen wetgeving op te lossen.

6. Wat is het beste instrument?

Het betreft hier het moderniseren van een bestaand instrument, de Schepenwet.

Logischerwijs worden tekortkomingen zoveel mogelijk binnen dat instrument opgelost. De bepalingen die aan de wet worden toegevoegd met dit wetsvoorstel dienen van toepassing te zijn op alle schepen die onder het toepassingsbereik van de Schepenwet vallen en dienen daarom niet opgenomen te worden in één of meer van de onderliggende besluiten en regelingen.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Het primaire gevolg van de wijzigingen opgenomen in dit wetsvoorstel is dat inefficiënties, vertragingen en administratieve lasten voor zowel de sector als de overheid worden weggenomen.

De gevolgen van de nieuw toe te voegen bepalingen zijn als volgt:

- Doordat de eigenaar van het schip nu verplicht wordt om de kapitein de ondersteuning te bieden die hij nodig heeft om aan zijn verplichtingen in het kader van de Schepenwet te voldoen wordt de positie van de kapitein beter beschermd. Door de mogelijkheid tot het opleggen van een bestuursrechtelijke boete aan de eigenaar van een schip krijgt de Scheepvaartinspectie bovendien de mogelijkheid om zelf een overtreding te bestraffen, in plaats van een aangifte daarvan te doen bij het Openbaar Ministerie. Dit vergroot de kans dat overtredingen bestraft worden, waardoor de verleiding om ze te begaan zal afnemen.
- Door het toevoegen van een grondslag voor de Scheepvaartinspectie (Inspectie Leefomgeving en Transport en Maritieme Autoriteit Curaçao) om zelfstandig onderzoek te doen naar ongevallen zullen de sector en de overheid meer kennis opdoen over de oorzaken van ongevallen, waardoor de veiligheid van de scheepvaart verder kan worden verbeterd.
- De voorgestelde vereenvoudiging van de procedure voor het aanwijzen van erkende organisaties betekent dat de sector minder lang hoeft te wachten tot de organisatie is

³ Trb. 1981, 144.

⁴ Trb. 2007, 93.

aangewezen. Het levert de overheid bovendien een kleine reductie van administratieve lasten op.

- Het vervangen van concrete boetebedragen door boetecategorieën zorgt ervoor dat hoogte van boetes niet slechts wordt aangepast wanneer de Schepenwet wordt aangepast. Aangezien de hoogte van boetes al sinds 1998 niet meer is aangepast, zal de verhoging van boetebedragen bij inwerkingtreding van dit wetsvoorstel eenmalig aanzienlijk zijn. Na inwerkingtreding zal de periodieke toename van de boetebedragen beperkt zijn en in lijn met de verhoging die rijksbreed worden doorgevoerd in allerlei regelgeving.
- Het voorstel om overtreding van besluiten van internationale organisaties ook strafbaar te kunnen stellen als deze besluiten in de Engelse taal zijn gesteld en bekend gemaakt heeft geen negatieve gevolgen voor de betrokkenen. In de sector en aan boord van schepen wordt reeds gewerkt met de Engelstalige (originele) versies. Met name de vele buitenlandse zeevarenden zijn de Nederlandse taal beperkter machtig dan het Engels, terwijl Nederlandse zeevarenden het Engels goed genoeg beheersen.